دن
Daily DIN

اشاعت خاص

فضائی حادثوں میں سینکڑوں ہلاکتیں

ذمہ داران کبھی قانون کی زد میں نہیں آئے

سہیل احمد لون

زندگی غم اور خوشی کے امتزاج کا ایک ایسا سفر ہے جس کی منزل صرف ''موت'' ہے۔ ہر جاندار اپنی مرضی کے بغیر اس سفر پر رواں دواں ہے۔ کسی کی منزل جلد اور کسی کی تاخیر سے مگر آتی ضرور ہے۔ نشیب وفراز سے بھرپور زندگی کے اس سفر میں بھی ہم اکثر کسی نہ کسی سفر میں رہتے ہیں بس فرق صرف اتنا ہوتا ہے اس میں ہمیں اپنی منزل پر پہنچنے کے لیے وقت اور زریعہ سفر کے انتخاب کا اختیار ہوتا ہے۔ سفر کا زریعہ یا وجہ کوئی بھی ہو مگر اس میں ایک چیز مشترک ہوتی ہے کہ ہم کسی خاص ماحول، جگہ اور ساتھیوں کو چھوڑ کر ایک دوسری جگہ، ماحول اور ساتھیوں سے ملتے ہیں۔ اس میں بعض اوقات بچھڑنے کا غم بھی ہوتا ہے اور کسی سے ملنے کی خوشی بھی۔ دوارانِ سفر غم اور خوشی کے سی ملی جلی کیفیت کے ساتھ سفر کب بیت جاتا ہے ہمیں پتہ ہی نہیں چلتا۔ انسانی تاریخ کی طرح سفر کی تاریخ بھی بہت قدیم ہے انسان کے ارتقائی عمل کے ساتھ ساتھ سفر کے ذرائع بھی جدید اور تیز ترین ہوتے گئے۔ ذرائع سفر کے ارتقائی عمل نے اس وقت دنیا کو محدود کر دیا جب انسان نے ایک صدی پہلے ہوا کو چیر کر فضاء میں جہازوں میں سفر کرنا شروع کر دیا۔ تحقیق اور ٹیکنالوجی سے فضائی سفر تیز ترین ہوتا چلا گیا اور وقت کے ساتھ ساتھ سفری سہولتیں بھی بڑھتی گئیں۔ آج انفارمیشن اور ٹیکنالوجی کے دور میں دوران پرواز انسان اپنے پیاروں کے ساتھ انٹرنیٹ اور فون کے ذریعے ہر لحہ منسلک ہوتا ہے۔ اس تیز ترین سفر میں اگر جہاز کا کپتان اچانک یہ اعلان کر دے کہ جہاز اس وقت ہنگامی صورت حال سے دوچار ہے۔ ایک لمحے میں سپنوں کی لڑی ٹوٹ جاتی ہے اور جہاز کا سبک رفتاری سے آگے بڑھنا ایسا ہی محسوس ہوتا ہے جیسے وہ اس منزل مقصود پر جا رہا ہو جس کا نام ''موت'' ہے، نہ چاہتے ہوئے بھی ''موت'' کی منزل آنکھوں کے سامنے رقص کرنا شروع کر دیتی ہے۔ موت کے خوف سے اٹھنے والی سرد لہر انسان کو کپکپا دیتی ہے۔ ایک پل میں انسان کے دل ودماغ میں اپنی جان سے زیادہ عزیز گھر والوں، ساتھیوں اور دوست احباب کا خیال آتا ہے جن کے ساتھ اس نے زندگی کا سفر طے کیا ہوتا ہے۔ میرے بعد اس کا کیا ہوگا؟ وہ کیا کرے گا؟ شاید کوئی معجزہ ہو جائے اور زندگی کا یہ سفر اپنی تمام تر رعنائیوں کے ساتھ یونہی چلتا رہے۔ ایک ساتھ بیٹھے ہوئے ایک دوسرے کو تسلی دینا شروع کر دیتے ہیں اور ہر کوئی اپنے مذہب اور عقیدے کے مطابق دعاؤں میں مشغول ہو جاتا ہے۔ ان کو ایئر پورٹ تک چھوڑنے والے شاید ابھی تک گھر بھی نہ پہنچے ہوں، دوسری جانب ان کے استقبال کے لیے آنے والے ہاتھوں میں پھولوں کے ہار لیے انتظار کر رہے ہوں ...... مگر جب ان کو یہ پتہ چلے کہ جہاز فضائی حادثے کا شکار ہو گیا ہے تو ان پر کیا گزرتی ہے؟ گلے میں ڈالنے کے لیے پھولوں کے ہار...... قبر پر ڈالنے کا کرب کیسا اذیت ناک ہوتا ہے یہ وہی جان سکتا ہے جو اس عمل سے گزرے......! جہاز کے کریش ہونے کی خبر سے پل بھر میں کئی گھر ماتم کدہ بن جاتے ہیں، جہاز ملبے کا ایک ڈھیر بن جاتا ہے جس میں لقمہ اجل بننے والوں کے آخری نشانوں کی تلاش شروع ہو جاتی ہے۔ ایک طرف جہاز کے ٹکڑے جل رہے ہوتے ہیں تو دوسری طرف بہت سے لوگوں کے گھروں کے چراغ گل ہو رہے ہوتے ہیں، جائے حادثہ پر جہاز کا ملبہ اور انسانی اعضاء بکھرنے سے جہاں نا جانے کتنے لوگوں کے خواب بکھر جاتے ہیں، وہاں سے اٹھنے والا دھواں اپنے ساتھ نا جانے کتنے دلوں کے ارمان بھی ساتھ لے اڑتا ہے، فرق صرف اتنا ہے کہ دل چپ چاپ جلتا ہے جس سے نہ کوئی شعلہ نکلتا ہے اور نہ ہی دھواں، چند انسانوں کا خون ہی خاک میں ملنے سے ناجانے کتنے لوگوں کے جذبات اور احساسات خاک میں مل جاتے ہیں، فضائی حادثے میں صرف جہاز ہی ٹوٹ کر پاش پاش نہیں ہوتا بلکہ بہت سی قسمیں اور وعدے بھی ٹوٹ جاتے ہیں۔ ایسے المناک سانحے میں سب سے تکلیف دہ بات یہ ہوتی ہے کہ بچھڑنے والے اپنی یادوں کے سہارے بہت سے چاہنے والوں کو ''آخری دیدار'' کی تشنگی کا دکھ دے کر تنہا چھوڑ جاتے ہیں۔ حادثہ ہو جانا کوئی بڑی بات نہیں انسانی تاریخ حادثات سے اٹی پڑی ہے۔ صدی سے زائد عرصہ پر محیط فضائی سفر میں ان گنت فضائی حادثات رونما ہو چکے ہیں۔ حتیٰ کہ جہاز کے ایجاد ہونے کے عمل کے دوران تجرباتی پرواز کے دوران اسکا ایک موجد بھی جان بحق ہو گیا تھا۔ پاکستان کی عمر تقریباً 65 برس ہو گئی ہے جس میں فضائی حادثات کی نصف سنچری مکمل ہو چکی۔ اس میں قومی ایئر لائن (PIA)، حساس اداروں کے علاوہ نجی ایئر لائنز کے جہازوں کو مختلف نوعیت کے حادثات پیش آ چکے ہیں۔ جن میں جانی نقصان کے لحاظ سے قومی ایئر لائن اور مالی نقصان کے لحاظ سے حساس ادارے ''فضائی حادثات'' میں سرفہرست ہیں۔ ہمارے آرمی اور ایئر فورس کے سربراہان فضائی حادثوں کا شکار بن چکے ہیں۔ اس کے علاوہ لیاقت علی خان کے قتل کی تحقیقات کرنے والا آفیسر بھی کیس کی فائل سمیت فضائی حادثے کا شکار ہوا یا کر دیا گیا۔ قومی ایئر لائن وجود میں آنے کے چند ماہ بعد ہی پہلے فضائی حادثے کا دھچکا لگا۔ 25 فروری 1956ء کو قومی ایئر لائن کا ڈگلس C-47 طیارہ 14.55 منٹ پر گلگت سے چکلالہ کی پرواز پر لش گولاتھ کے مقام پر حادثے کا شکار ہوا۔ جس میں جہاز میں سوار پائلٹ سمیت 3 افراد جان بحق ہوئے۔ خراب موسم کی وجہ سے جہاز کے کپتان نے کسی مسافر کو جہاز میں سوار ہونے سے منع کر دیا اور صرف عملے کے دو افراد کو لے کر چکلالہ کے لیے محو پرواز ہوا تھا کہ خراب موسم پائلٹ اور اس کے ساتھیوں کے لیے موت کی نوید ثابت ہوا۔ حادثے کی تحقیقات کے بعد اس حادثے کا ذمہ دار جہاز کے کپتان کو قرار دیا گیا جس نے اپنی پیشہ وارانہ مہارت اور قابلیت سے بڑے چیلنج کو قبول کر کے جان گنوائی۔ 25 دسمبر 1956ء کو قومی ایئر لائن بمبئی کے رن وے پر حادثہ پیش آیا مگر خوش قسمتی سے جہاز میں سوار 40 مسافروں سمیت عملے کے 3 افراد بھی محفوظ رہے۔ البتہ جس جہاز سے رن وے پر ٹکر ہوئی اس میں سوار 2 افراد جاں بحق ہو گئے۔ یکم جولائی 1957ء کو قومی ایئر لائن کے ڈگلاس C-47 (DC-3) بنگال میں حادثے کا شکار ہوا۔ حادثہ خراب اور طوفانی موسم کے سبب پیش آیا ہوا کے شدید دباؤ سے جہاز کا ایئر فریم بری طرح متاثر ہوا جس سے جہاز کریش ہو گیا۔ جہاز میں سوار 24 مسافروں سمیت عملے کے 4 افراد بھی ہلاک ہوئے۔ 15 مئی 1958ء قومی ایئر لائن کا کنویئر CV-240-7 دہلی سے کراچی پرواز کرنے کے دوران حادثے کا شکار ہوا۔ اس میں سوار 32 میں سے 17 مسافر جان بحق ہوئے اور جہاز کے عملے میں 6 سے 4 افراد موت کے منہ میں چلے گئے۔ تحقیقات سے پتہ چلا کہ جہاز کے کپتان کی غلطی سے یہ حادثہ پیش آیا۔ 18 مئی 1958ء کو قومی ایئر لائن کے جہاز کو راولپنڈی رن وے پر لینڈنگ کے دوران حادثہ پیش آیا مگر خوش قسمتی سے کوئی جانی نقصان نہیں ہوا۔ 14 اگست 1959ء قومی ایئر لائن کی ڈگلاس C-47 Dakota(DC-3) کو تربیتی پرواز کے دوران کراچی میں حادثے کا شکار ہوا۔ اس میں سوار 3 میں سے 2 افراد ہلاک ہو گئے۔ حادثہ لینڈنگ کے دوران ٹرینی پائلٹ کی غلطی کی وجہ سے پیش آیا۔ 29 جنوری 1960ء کو ناگپور کے مقام پر قومی ایئر لائن ڈگلاس C-47 Dekota (DC-3) حادثے کا شکار ہوا۔ جس کے نتیجہ میں خوش قسمتی سے کوئی جانی نقصان نہیں ہوا۔ حادثے کی وجہ ایک گلائیڈر بنا جو جہاز کی لینڈنگ سے پہلے فائنل اپروچ کے دوران جہاز کے سامنے آ گیا۔ جہاز کے کپتان نے اسے بچانے کی بڑی کوشش کی مگر جہاز کا دایاں پر گلائیڈر سے ٹکرا گیا جس سے جہاز کا دایاں پر ٹوٹ گیا اور گلائیڈر کریش ہو گیا۔ جہاز کے کپتان نے بڑی مہارت سے جہاز کو بحفاظت رن وے پر اتار لیا۔ تحقیقات کے مطابق حادثے کا ذمہ دار گلائیڈر کو قرار دیا گیا۔ 25 جون 1964ء کو قومی ایئر لائن کا ایک فوکر جہاز F-27 ڈھاکہ میں لینڈنگ کے دوران حادثے کا شکار بنا۔ خوش قسمتی سے کوئی جانی نقصان نہ ہوا۔ حادثہ لینڈنگ کے دوران تیز ہوا کے طوفان کے باعث پیش آیا جس کی وجہ سے جہاز کے کپتان کو رن وے صاف دکھائی نہ دیا۔ جہاز غلط زاویے سے یک دم رن وے پر لینڈ کر گیا جھٹکے کی شدت سے جہاز کے دونوں پر (Wings) متاثر ہوئے۔ 26 مارچ 1965ء کو قومی ایئر لائن کا ڈگلاس C-47Dakota(DC-3) پشاور سے چترال جاتے ہوئے حادثے سے دوچار ہوا۔ جہاز میں سوار 26 میں سے 22 افراد موت کے منہ میں چلے گئے جن میں 18 مسافروں کے علاوہ 4 عملے کے لوگ بھی شامل تھے۔ 20 مئی 1965ء کو قومی ایئر لائن کا بوئنگ 720-040B مصر کے شہر قاہرہ کے قریب حادثے کی نذر ہو گیا۔ اس میں سوار 125 میں سے 119 افراد کے لیے یہ پرواز آخری سفر ثابت ہوئی۔ ہلاک ہونے والوں میں عملے کے 5 افراد میں سے کوئی زندہ نہ بچ سکا۔ یہ اس وقت تک قومی ایئر لائن کو پیش آنے والے حادثات میں سب سے بڑا حادثہ تھا۔ حادثے کی حتمی وجہ کا پتہ نہ چل سکا۔ سول ایوی ایشن کے کچھ ماہرین کا خیال تھا کہ جہاز اترتے وقت ہوا کے تیز دباؤ کی وجہ سے اپنی مناسب بلندی برقرار نہ رکھ سکا، جس کی وجہ سے کچھ چکر کاٹنے کے بعد کریش ہو گیا۔ یہ حادثہ بھی لینڈنگ کرنے کے عمل کے دوران پیش آیا۔ 8 اکتوبر 1965ء کو قومی ایئر لائن کا ایک فوکر جہاز F-27 راولپنڈی سے سکردو جاتے وقت ناران کے قریب کریش ہو گیا جس میں 4 افراد جاں بحق ہو گئے۔ حادثے کی وجہ منظر عام پر نہ آ سکی۔ 2 فروری 1966ء قومی ایئر لائن کے ہیلی کاپٹر (Sikorsky S-61N) کو فرید پور کے قریب حادثہ کا شکار بنا جس میں سوار 27 میں سے 23 افراد اپنی اندگی کی بازی ہار گئے حادثے کی وجہ معلوم نہ ہو سکی۔ 10 دسمبر 1966ء کو قومی ایئر لائن کا ایک اور ہیلی کاپٹر (Sikorsky S-61N) ڈھاکہ میں حادثے کا شکار ہو گیا جو تربیتی پرواز پر تھا۔ 6 اگست 1970ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 راولپنڈی سے لاہور کی پرواز کے لیے روانہ ہوا تو خراب موسم (تیز ہوا، طوفان اور شدید بارش) کی لپیٹ میں آنے سے کریش ہو گیا۔ جہاز میں سوار عملے سمیت 30 افراد زندگی کی بازی ہار گئے۔ 4 دسمبر 1971ء ڈھاکہ ایئر پورٹ پر قومی ایئر لائن کا ایک جہاز انڈین ایئر فورس کے حملے کی نذر ہو گیا خوش قسمتی سے جہاز میں اس وقت کوئی مسافر یا عملے کا فرد موجود نہ تھا۔ 12 دسمبر 1971ء کو کراچی سے زاہدان جاتے ہوئے پاک۔ ایران سرحد کے قریب قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 کریش ہو گیا جس میں سوار چاروں افراد ہلاک ہو گئے۔ حادثے کی وجہ معلوم نہ ہو سکی۔ 15 دسمبر 1971ء کو قومی ایئر لائن کے بوئنگ 707-340C کو چین کے شہر ارمچی میں لینڈنگ کے دوران پیش آیا۔ خوش قسمتی سے کوئی جانی نقصان نہ ہوا۔ 8 دسمبر 1972ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 گلگت کی پہاڑیوں میں خراب موسم کی بھینٹ چڑھ گیا جس میں سوار عملے سمیت 26 افراد لقمہ اجل بن گئے۔ 28 مئی 1973ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 لائیلپور ایئر پورٹ پر لینڈنگ کے دوران حادثے سے دوچار ہو گیا۔ حادثہ جہاز کے رن وے سے اتر کر درختوں میں ٹکرانے سے پیش آیا مگر کوئی جانی نقصان نہ ہوا۔

لیاقت علی خان کے قتل کی تحقیقات کرنے والا آفیسر بھی کیس کی فائل سمیت فضائی حادثے کا شکار ہوا

16 دسمبر 1978ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 کراچی میں گر کر تباہ ہو گیا۔ جہاز تربیتی پرواز پر تھا جس میں صرف جہاز کا کپتان ہی محو پرواز تھا جو اپنی جان سے ہاتھ دھو بیٹھا۔ حادثہ جہاز کے انجن میں خرابی کی وجہ سے پیش آنے کا امکان ظاہر کیا گیا۔ 26 نومبر 1979ء قومی ایئر لائن کے لیے اچھی یادیں چھوڑ کر نہیں گیا اس دن قومی ایئر لائن کو ایک بہت بڑے حادثے سے دوچار ہونا پڑا جب بوئنگ 707-340C جدہ سے کراچی کے لیے اڑان کے لیے فضاء میں بلند ہوئی تو طائف کی پہاڑیوں میں گر کر تباہ ہو گیا۔ جہاز میں سوار عملے کے 11 افراد سمیت 156 افراد ہلاک ہو گئے۔ جہاز کے کیبن میں دھواں اٹھنا شروع ہوا جو آگ میں تبدیل ہو گیا جس سے سارے جہاز میں افراتفری مچ گئی چند لمحوں میں جہاز چٹیلے پہاڑ کی چوٹیوں سے ٹکرا کر آگ کے گولے میں تبدیل ہو گیا۔ یہ خیال کیا گیا کہ ہوسکتا ہے حجاج کرام میں کسی نے اپنے سامان میں ایسا تیل والا چولہا رکھا ہو جو لیک کر گیا ہو، الیکٹرک سسٹم کی شارٹ سرکٹنگ سے بھی آگ لگنے کا امکان ظاہر کیا گیا، تخریب کاری کے پہلو کو بھی رد نہ کیا گیا مگر تحقیقات کے بعد کوئی معقول وجہ بیان نہ کی گئی۔ 8 جنوری 1981 کو قومی ایئر لائن کے بوئنگ 720-047B کو کراچی سے کوئٹہ جاتے ہوئے لینڈنگ گیئرز کے خراب ہونے کو وجہ سے حادثہ پیش آیا۔ جہاز کے کپتان نے کوئٹہ لینڈنگ کرنے کی بجائے جہاز کو واپس کراچی ایئر پورٹ لے جانا مناسب خیال کیا جہاں اس نے جہاز کو بحفاظت اتار لیا۔ جہاز میں سوار عملے سمیت 27 افراد کی جان محفوظ رہی۔ 3 فروری 1981ء کو کراچی ایئر پورٹ پر کھڑے قومی ایئر لائن کے ڈگلس DC-10 کو آگ لگ گئی جہاز میں اس وقت عملے یا مسافر کے نہ ہونے کی وجہ سے کوئی جانی نقصان نہ ہوا مگر جہاز مکمل طور پر تباہ ہو گیا۔ 5 جون 1981ء کو قومی ایئر لائن کے فوکر F-27 کو گلگت کے ایئر پورٹ پر تربیتی پرواز کے دوران اس وقت حادثہ پیش آیا جب جہاز اڑنے کے لیے ٹیک آف کرنے والا تھا۔ جہاز ٹیک آف نہ کر سکا اور رن وے سے باہر نکل کر کھڑا ہو گیا۔ اس میں کوئی جانی نقصان نہ ہوا۔ 4 فروری 1986ء کو کراچی سے اسلام آباد کی پرواز کے لیے قومی ایئر لائن کا بوئنگ 747-282B کو اسلام آباد لینڈنگ کے دوران حادثہ پیش آیا۔ جہاز کا عملہ لینڈنگ گیئر کو صحیح وقت پر کھولنا بھول گئے جس کی وجہ سے جہاز کو پیٹ کے بل (Belly Land) کرنا پڑا۔ عملے سمیت سب مسافروں کو ایمرجنسی دروازوں کو سلائیڈنگ لگا کر باہر نکالا گیا جس دوران چند افراد زخمی بھی ہوئے مگر کوئی جانی نقصان نہ ہوا۔ 23 اکتوبر 1986ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 لاہور سے پشاور کی پرواز میں پشاور لینڈنگ کے دوران حادثے کا شکار ہو گیا۔ جس میں 54 میں سے 13 افراد ہلاک ہوئے۔ ہلاک ہونے والوں میں 4 عملے کے افراد بھی شامل تھے۔ حادثہ جہاز کے کپتان اور معاون کپتان کی غلطی کے باعث پیش آیا۔ 17 اگست 1988ء کو پاک فضائیہ کا C130 بہاولپور کے قریب گر کر تباہ ہو گیا۔ یہ فضائی حادثہ دوسرے فضائی حادثوں سے اس لیے بڑا ہے کیونکہ یہ حساس ادارے کا واحد فضائی حادثہ ہے جس میں بیک وقت 31 جانوں کا نقصان ہوا۔ اس جہاز میں اس وقت کے آرمی چیف جنرل ضیاء الحق اپنے ساتھ پانچ جرنیلوں کے ساتھ سوار تھا۔ امریکی جنرل اور امریکی سفیر بھی جہاز کے مسافروں میں شامل تھے۔ جہاز کے اندر جدید طرز کا بڑا آرام دہ ایئر کنڈیشنر کیپسول بھی فٹ تھا جس میں جنرل ضیاء الحق امریکی مہمانوں کے ساتھ بیٹھے تھے۔ باقی لوگ جہاز کے پچھلے حصے میں سوار تھے۔ جہاز ٹیک آف کے کچھ دیر بعد ہوا میں ایک دو بار اوپر نیچے ہوا پھر ایک دھماکے کے ساتھ پھٹ گیا۔ فول پروف سیکورٹی کے باوجود تخریب کاری کے پہلو کو نظر انداز نہیں کیا جا سکتا۔ پاکستانی اور امریکی تحقیقاتی رپورٹ میں کوئی مماثلت نہ تھی۔ امریکی تجزیہ کے مطابق جہاز کا مکینیکل سسٹم وجہ بنا جبکہ پاکستانی رپورٹ کے مطابق جہاز میں کوئی ایسی کیمیکل گیس تھی جو اس کے کریش ہونے کا سبب بنی۔ جو کسی گہری سازش کے ساتھ تخریب کاری کا عندیہ دیتی تھی۔ اس حادثے کی ایک اور انفرادیت یہ بھی تھی کہ اس سانحہ کے بعد پاکستان میں دو طرح کی کیفیات دیکھنے کو ملیں۔ ایک وہ لوگ تھے جو اس سانحہ سے غمگین تھے اور ایک گروہ ایسا بھی تھا جو اس حادثے کے بعد خوشیاں مناتا بھی دکھائی دیا۔ اس کے علاوہ کسی حادثے میں دو حصوں میں بٹی ہوئی قوم دیکھنے کو نہیں ملی۔ 25 اگست 1989ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 گلگت سے اسلام آباد جاتے ہوئے گلگت کے پہاڑی علاقے میں ایسا غائب ہوا کہ آج تک اس میں سوار 54 افراد کا کوئی سراغ نہیں ملا۔ 28 ستمبر 1992ء کو قومی ایئر لائن کی ایئر بس A300B4-203 کو کراچی سے کھٹمنڈو کی پرواز میں لینڈنگ سے پہلے پی آئی اے کی تاریخ کا سب سے بڑا حادثہ پیش آیا۔ جہاز میں سوار عملے کے 12 افراد سمیت 167 افراد کے لیے وہ سفر آخرت ثابت ہوا۔ اس جہاز میں بدقسمتی سے پاکستان کے کئی شعراء اور ادیب بھی سوار تھے۔ عملے کے فضائی میزبانوں میں ایک نام فرح یوسف بھی تھا۔ جو بچپن سے ایئر ہوسٹس بننے کا خواب دیکھتی تھی۔ شمالی لاہور کے ایک متوسط گھرانے کی فرح یوسف کو جب ایئر ہوسٹس کی نوکری ملی تو بہت ہی خوش تھی۔ بدقسمت ایئر بس کی ایک ہوسٹس بیمار ہو گئی تو فرح یوسف کو اس فلائٹ میں جانے کو کہا گیا۔ پی آئی اے جوائن کرنے کے بعد اس کی فضائی میزبان کے طور پر پہلی پرواز تھی جو اس کی آخری پرواز بھی ثابت ہوئی۔ کھٹمنڈو ایئر پورٹ پہاڑی چوٹیوں میں چھپا ہوا بیضوی شکل کا ایئر پورٹ اپروچ کے لحاظ سے دنیا کے مشکل ترین ایئر پورٹ ہے۔ ایئر بس کے کریش ہونے کی حتمی وجہ سامنے نہ آ سکی۔ 5 جولائی 1994ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 اسلام آباد سے ڈیرہ اسماعیل خان کی پرواز میں ڈیرہ اسماعیل خان لینڈنگ کے دوران انجن میں خرابی کی وجہ سے پیش آیا خوش قسمتی سے جہاز میں سوار عملے سمیت 42 افراد کی جانیں محفوظ رہیں۔ 26 مارچ 2000ء کو قومی ایئر لائن کے بوئنگ 747-217B کو جدہ لینڈنگ کے دوران ایک انجن میں آگ لگنے سے حادثہ پیش آیا۔ یہ فیری فلائٹ تھی جس میں عملے کے 16 افراد کے علاوہ کوئی مسافر سوار نہ تھا۔ ایئر پورٹ پر فائر بریگیڈ نے وقت پر پہنچ کر آگ بجھا دی جس سے کوئی جانی نقصان نہ ہوا۔ 25 مئی 2001ء کو قومی ایئر لائن کی ایئر بس A300B4-203 لاہور سے کراچی کی پرواز کے لیے فضاء میں بلند ہوئی تو اس کے کنٹرول سسٹم میں خرابی آ گئی جس کی وجہ سے جہاز اوپر اور نیچے جانے لگا۔ پائلٹ نے جلد ہی قابو پا لیا اور جہاز کو واپس لاہور ایئر پورٹ اتارنے میں کامیاب ہو گیا۔ جہاز میں سوار عملے سمیت 255 افراد کی جانیں محفوظ رہیں۔ 17 اکتوبر 2001ء کو قومی ایئر لائن کی ایئر بس A300B4-203 دوبئی ایئر پورٹ لینڈنگ کے دوران حادثے کا شکار ہوئی۔ لینڈنگ گیئر میں خرابی آنے سے جہاز ٹھیک سے لینڈ نہ کر پایا اور سکڈ کر کے رن وے سے نیچے اتر کر ریت میں چلا گیا۔ اس کا دایاں پر (Right Wing) بھی تباہ ہو گیا۔ جہاز میں سوار عملے سمیت 193 افراد کو جہاز سے نکال لیا گیا۔ مسافروں اور عملے کو جہاز سے نکالنے کے عمل میں 13 افراد زخمی ہو گئے۔ 20 فروری 2003ء کو پاک فضائیہ کا فوکر F-27 اپنی روٹین کی پرواز کے دوران کوہاٹ کے قریب کریش ہو گیا۔ اس فضائی حادثے میں پاک فضائیہ کے سربراہ ایئر مارشل مصحف علی میر اپنی اہلیہ کے ساتھ سوار تھے اس کے علاوہ ایئر وائس مارشل عبدالرزاق، ایئر وائس مارشل سلیم نواز اور کچھ اعلیٰ آفیسرز سمیت 15 افراد جان بحق ہوئے۔ ضیاء الحق کے بعد یہ دوسرا فضائی حادثہ تھا جس میں کوئی فوجی سربراہ ہلاک ہوا۔ حادثے کی وجہ پائلٹ کی غلطی اور خراب موسم خیال کیا گیا جبکہ کچھ حلقوں میں اسے تخریب کاری سمجھا گیا۔ یکم مارچ 2004ء کو قومی ایئر لائن کی ایئر بس A300B4-203 جدہ سے کوئٹہ پرواز کے لیے ٹیک آف کے دوران حادثہ پیش آیا۔ ٹیک آف کے دوران جہاز کا دایاں ٹائر پھٹ گیا۔ جس سے جہاز تو اڑنے کے قابل نہ رہا مگر خوش قسمتی سے جہاز میں سوار عملے سمیت 273 افراد کو بحفاظت باہر نکال لیا گیا۔ 16 جون 2004ء کو قومی ایئر لائن کے فوکر F-27 کو چترال ایئر پورٹ پر لینڈنگ کے دوران حادثے سے دوچار ہونا پڑا۔ جہاز لینڈنگ کے بعد رن وے سے باہر چلا گیا جہاز میں سوار عملے سمیت 40 افراد محفوظ رہے۔ حادثہ پائلٹ کی غلطی کی وجہ سے پیش آیا اس نے لینڈ اس وقت کیا جب رن وے بہت کم رہ گیا تھا جہاں سے جہاز کی رفتار کم ہو کر رکنا ناممکن تھا۔ 10 جولائی 2006ء کو قومی ایئر لائن کا فوکر F-27 ملتان سے لاہور کی پرواز کے دوران کریش ہو گیا۔ جس میں عملے کے 4 افراد سمیت 45 افراد ہلاک ہو گئے۔ حادثہ انجن میں خرابی کے باعث پیش آیا مگر جہاز کا کپتان جہاز کو دوسرے انجن سے کنٹرول نہ کر سکا۔ 30 مئی 2009ء کو قومی ایئر لائن کے ATR 42-500 جہاز کو ملتان سے لاہور کی پرواز میں لینڈنگ کے دوران حادثہ پیش آیا۔ جہاز رن وے سے سکڈ کر کے نیچے اتر گیا جس سے جہاز کو نقصان ہوا مگر اس میں سوار عملے سمیت 47 افراد محفوظ رہے۔ 28 جولائی 2010ء کو نجی ایئر لائن (ایئر بلو) کا جہاز ایئر بس A321 مارگلہ پہاڑیوں میں گر کر تباہ ہو گیا جس میں سوار عملے سمیت 152 افراد ہلاک ہو گئے۔ جہاز کے کریش ہونے کی اصل وجہ پتہ نہ چل سکی بس خراب موسم اور جہاز کے کپتان کو قصوروار تصور کیا گیا۔ 20 اپریل 2012ء کو کراچی سے اسلام آباد کی پرواز کے لیے نجی ایئر لائن (بھوجا ایئر) کا بوئنگ 737-200 لینڈنگ کے مراحل کے لیے جب نیچے آنا شروع ہوا تو کریش ہو گیا۔ اس میں سوار عملے سمیت 127 افراد بھی جہاز کے ملبے کے ساتھ راکھ کا ڈھیر بن گئے۔ اس فضائی حادثے کی بھی کوئی حتمی وجہ سامنے نہ آ سکی۔ ان حادثات کے علاوہ پاک فضائیہ کے کافی طیارے حادثات کا شکار ہوئے ہیں جن میں ہیلی کاپٹرز، ایف 16، میراج، تربیتی جہاز T37، مشاق۔ سینا، F86، A5، C130 کارگو ایئر کرافٹ، کے علاوہ اور بھی بہت سے طیارے فضائی حادثات کا شکار ہو چکے ہیں۔ ان میں زیادہ تعداد ان جہازوں کی ہے جو جنگ کے دوران نہیں بلکہ امن کے دنوں میں حادثات کا شکار ہوئے۔ مسافر طیارے اور کسی فائیٹر طیارے کے حادثے میں ایک خاص فرق یہ ہے کہ مسافر طیارے کا کپتان مسافروں کی جان خطرے میں ڈال کر اپنی جان نہیں بچا سکتا۔ وہ آخری لمحے تک جہاز میں رہتا ہے جبکہ لڑاکا طیاروں کے پائلٹ کے پاس یہ آپشن ہوتی ہے کہ وہ شدید ہنگامی صورت میں اپنی جان بچانے کے لیے جہاز سے باہر کود جائے (Bale out)۔ کوئی حادثہ بغیر کسی وجہ کے رونما نہیں ہوتا۔ ایسے ہی فضائی حادثات ہونے کی بھی چند وجوہات اور عوامل ہوتے ہیں۔

1) انسانی غلطی (Human Error)

2) جہاز میں کوئی فنی یا تکنیکی خرابی (MachineFailure)

3) خراب موسم (Enviromental Stress Bad Weather)

4) تخریب کاری / (Sabotage Terrorism)

جہاز یعنی فلائنگ مشین حادثے کا شکار ہو کر موت کی مشین (Dying Machine) کا روپ دھار لیتی ہے کیونکہ ہزاروں فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے اگر کوئی حادثہ پیش آ جائے تو اس میں کسی کی جان بچنا تو دور کی بات کسی انسان کی لاش بھی قابل شناخت نہیں رہتی۔ زیادہ تر فضائی حادثات انسانی غلطی کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ ان میں جہاز کا کپتان اور معاون کپتان کی ہی غلطی نہیں ہوتی بلکہ اس میں گراؤنڈ سٹاف بھی شامل ہو سکتا ہے۔ جہاز کو پرواز پر بھیجنے سے پہلے اس بات کا اطمینان کرنا ضروری ہوتا ہے کہ جہاز کا ایئر فریم یا اسٹرکچر میں کوئی خرابی تو نہیں، جہاز کے تمام کنٹرولز ٹھیک سے کام کر رہے ہیں، جہاز کا ریڈیو سسٹم درست ہے تا کہ دوران پرواز کنٹرول ٹاور سے رابطے میں کوئی گڑ بڑ نہ ہو، جہاز کا راڈار ٹھیک ہو، جہاز کے کاک پٹ میں ہر انسٹرومنٹ کو جانچنا ضروری ہوتا ہے کیونکہ دوران پرواز جہاز کے پینل پر سارے انسٹرومنٹ ہی پائلٹ کی آنکھیں ہوتی ہیں اگر وہ دھوکہ دیں جائیں تو اندھے پائلٹ سے اچھے کی کیا امید رکھی جا سکتی ہے؟ جہاز کا الیکٹریکل سسٹم، انجن، ہائیڈرالک سسٹم، الیکٹرانک آلات کی انسپکشن اس کی سیف فلائٹ کی ضامن ہوتی ہے۔ جہاز میں بعض اوقات Foreign (FOD) Object Damage بھی جہاز کے لیے خطرناک ثابت ہو سکتی ہے۔ ایک چوہا، مکڑی یا ایسا کوئی حشرات جہاز کے اندر خصوصاً کاک پٹ میں بہت بڑے المیہ کو دعوت دے سکتا ہے۔ امریکہ کا ایک F16 جہاز صرف ایک مکڑی کے کاک پٹ میں آ جانے سے کریش ہو گیا تھا جس نے پائلٹ کی توجہ اتنی خراب کر دی کہ وہ جہاز کا کنٹرول کھو بیٹھا تھا۔ اسی طرح رن وے اور ٹارمک کو بھی ہر قسم کی (FOD) سے پاک رکھنا بہت ضروری ہوتا ہے کوئی پتھریلی یا نوکیلی چیز جہاز کے ٹائروں کو نقصان پہنچا سکتی ہے جس سے جہاز حادثے کا شکار ہو سکتا ہے۔ گراؤنڈ سٹاف کو جہاز کی مینٹیننس میں کبھی غفلت یا کوتاہی نہیں برتنی چاہیے۔ ایک چھوٹی سی انسانی غلطی کئی قیمتی جانوں کے ضیاع کا موجب بن سکتی ہے۔ جہاز کی مینٹیننس کے لیے (OEM) کے وضع کردہ اصولوں پر کام کرنا ضروری ہے۔ اسی طرح ایئر ٹریفک کنٹرول والے بھی پیشہ وارانہ مہارت میں کوئی کوتاہی نہ کریں۔ جہازوں کے پرزے مخصوص فلائینگ آورز کے بعد تبدیل کیے جانے ضروری ہیں، بعض کو مخصوص فلائنگ آورز کے بعد اوور آل کرنا ضروری ہوتا ہے، جہاز کے سپیئر پارٹس بھی غیر معیاری نہ ہوں، جہاز کے تمام اسٹینڈ بائی سسٹم بھی چیک کرنے بیحد ضروری ہوتے ہیں، اس کے بعد ایئر کرو (Air Crew) کی بھی ذمہ داري ہے کہ وہ جہاز کو اڑانے سے قبل تمام امور کی تسلی کر لے۔ گراؤنڈ سٹاف یا ایئر کرو کی دماغی اور جسمانی حالت بھی غلطی کرنے کی وجہ بن سکتی ہے۔ بیماری، تھکاوٹ، نیند یا غنودگی، پریشانی کی وجہ سے انسان اکثر غلطی کرتا ہے مگر پیشہ وارانہ مہارت میں کمی، نا تجربہ کاری، قابلیت کا نہ ہونا، بھی انسانی غلطی کا موجب بنتا ہے۔ کیونکہ فلائینگ مشین میں دوران پرواز غلطی کی گنجائش نہیں ہوتی اس لیے کم از کم سول ایوی ایشن، جہاز کے کپتان، ایروناٹیکل سٹاف کو صرف اور صرف اہلیت اور قابلیت کی بنا پر رکھا جانا چاہیے۔ اس میں سیاسی اثر ورسوخ سے لوگوں کی بھرتیاں نہیں ہونی چاہئیں۔ پیشہ وارانہ مہارت کے حامل لوگ اگر اپنی ڈیوٹی نیت سے انجام دیں تو جہاز میں خرابی کے امکانات بہت کم ہو جاتے ہیں۔ سب احتیاطوں کے باوجود بھی بعض اوقات جہاز میں کوئی خرابی ہو سکتی ہے۔ اس کا انجن پرواز کے دوران جواب دے سکتا ہے پائلٹ کو اس حالت میں دوسرے انجن سے کیسے کام لینا ہے اس کے لیے اس کو ماہر ہونا چاہیے، کسی پرندے کے ٹکرانے سے اس کا اسٹرکچر خراب بھی ہو سکتا ہے، لینڈنگ گیئر وغیرہ کی خرابی کی صورت میں پیٹ کے بل (Belley Landing) کرنے کی بھی اہلیت ہو، کنٹرول سسٹم بھی خراب ہو سکتا ہے ایسی صورت میں اسٹینڈ بائی سسٹم سے کیسے گزارہ کرنا ہے پائلٹ میں اس کی مہارت بھی ہو۔ خراب موسم سے جہاز کی پرواز بڑی متاثر ہوتی ہے آج کے دور میں جدید ٹیکنالوجی سے خراب موسم سے خبردار کرنے والے آلات (Weather warning Equipment) ایجاد ہو چکے ہیں جن کا صحیح وقت پر مناسب استعمال کر کے ناگہانی حادثوں سے بچا جا سکتا ہے اس کے لیے ضروری ہے کہ پائلٹ کو ٹھیک وقت پر مطلع کیا جائے۔ دہشت گردی کے اس دور میں بعض اوقات تخریب کاری بھی فضائی حادثات کی وجہ بن جاتی ہے۔ جہاز کے فیول والے ٹینک میں کچھ مقدار چینی، جہاز کے کاک پٹ میں FOD کوئی چوہا، مکڑی، سانپ، بچھو، یا زہریلی گیس، جہاز کے عملے کے کھانے میں کوئی نشہ آور شے، جان بوجھ کر کسی سسٹم میں خرابی ڈال دینا، رن وے پر FOD کیل، نوکیلے پتھر یا نچلی پرواز کے دوران اس کو میزائل یا گن سے نشانے پر لینا، ہائی جیک کرنا، کسی غیر متعلقہ شخص کا جہاز کے کنٹرول پر قبضہ کر لینا...... ایسے عوامل ہیں جن کو روکنے کے لیے سیکورٹی کے سخت انتظامات کرنا بے حد ضروری ہیں۔ ہنگامی حالات میں کیسا ردعمل کرنا ہے اس کی مناسب تربیت ہونی چاہیے۔ لوگوں کو اتنا باشعور بنانا بھی ضروری ہے کہ اگر خدانخواستہ کہیں جہاز کریش ہو جائے تو جائے حادثہ پر امدادی کارروائیوں میں رکاوٹ نہ بنیں۔ لواحقین یا ورثاء کے لیے ہر جانہ ادا کرنے اور قصوروار کو جرمانہ وسزا کرنے کی عادت ڈالنی ہوگی۔

دہشت گردی کے اس دور میں بعض اوقات تخریب کاری بھی فضائی حادثات کی وجہ بن جاتی ہے

Designed by: Awais Saeed